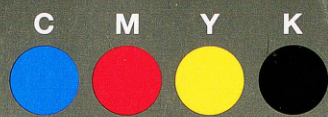


Part Code  
ST1316



Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



59

74

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. generała broni K. Świerczewskiego

KATEDRA TAKTYKI TYLÓW

DO PRYTYKU  
SZKOLENIA



Egz. Nr. 1

płk dypl. Walenty LITWA

**ZASADY ORGANIZACJI WOJSKOWYCH  
PRZEWOZÓW MORSKICH**

(Konspekt wykładu)



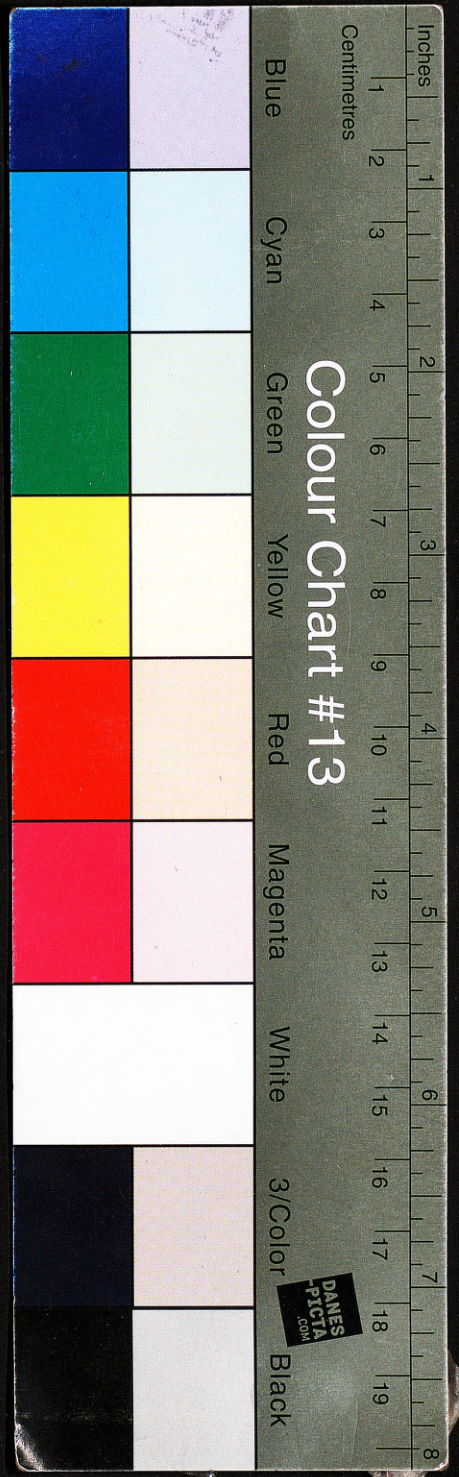
BIBLIOTEKA SZKOLENIA  
KATEDRA TAKTYKI TYLÓW  
im. gen. broni K. Świerczewskiego  
36458

WARSZAWA

WRZESIEŃ

1966

str. 15



53

74

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. generała broni K. Świerczewskiego

---

KATEDRA TAKTYKI TYLÓW

DO BRYTKU  
ŚWIERCZEWIEGO

Egz. Nr ..... 1

plk dypl. Walenty LITWA

**ZASADY ORGANIZACJI WOJSKOWYCH  
PRZEWOZÓW MORSKICH**

(Konspekt wykładu)



AKADEMIA SZKOLENIA  
KATEDRA TAKTYKI  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

036458

---

WARSZAWA

WRZESIEŃ

1966

Str. 15

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

im. gen. broni K. Swierczewskiego

KATEDRA TAKTYKI TYŁOW

BUKOWA  
KATEDRA

Egz. nr... 1

*Przekl. prot. 12657*

"ZAPWIERDZAM"

ZBP KATEDRY TAKTYKI TYŁOW

gen. bryg. mgr L. DUDEK

Pek dypl. Walenty LITWA

ZASADY ORGANIZACJI WOJSKOWYCH PRZEWOZOW MORSKICH

/Konspekt wykładu/



WARSZAWA

wrzesień

1966 r.

BIBLIOTEKA SZKOLENIOW  
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Swierczewskiego

36458

## WSTĘP

Transport wodny, a w tym i morski jest obok transportu lądowego jednym z najwcześniej używanych przez człowieka rodzajów transportu.

W naszych warunkach geograficzno-militarnych i politycznych rolę i zadania transportu morskiego /statków, okrętów/ w przewozach wojskowych w czasie wojny określają rozmiary strefy możliwych dla niego działań jak również zadania naszych wojsk czy sił zbrojnych państw Układu Warszawskiego na północnym kierunku strategicznym. Naturalnie trzeba sobie zdać z tego sprawę, że wzrost zadań tego transportu jest możliwy wraz z rozwojem działań wojennych, wraz z ewentualnym rozszerzeniem się strefy, na której może być użyty.

Statki morskie są obecnie, jak i dawniej, największymi pod każdym względem środkami transportowymi używanymi przez człowieka. Dzięki możliwości ześrodkowania dużej ilości ładunków na poszczególnych statkach, przeciętna ocena przewozu przedstawia się znacznie korzystniej niż przy przewozie innymi środkami transportowymi. Morski pojazd mechaniczny może w porównaniu z wagonem kolejowym /a nawet pociągiem/, samochodem czy samolotem ponieść nie tylko duże ciężkie ilości towarów /względnie ludzi/ jeśli chodzi o ciężar i pojemność, ale wymaga on stosunkowo mniejszej ilości obsługi w obliczeniu na jedną tonę ładunku. Nie wymaga on też tak wielkich inwestycji kapitałowych jak transport lądowy, uzależniony od istnienia skomplikowanych urządzeń /dworce, tory, mosty, szosy, tunele itp./.

Transport morski, dawniej jedyny jest obecnie zasadniczym środkiem komunikacyjnym między kontynentami i krajami rozdzielonymi morzami, a ze względu na swe właściwości - jest najbardziej dogodnym środkiem przewozowym nawet i pomiędzy tymi krajami, które posiadają odpowiednio dogodną łączność drogą morską, mimo że są połączone drogami lądowymi

Trudno też ustalić historyczne początki wykorzystania tego transportu w przewozach wojskowych. Na wiele wieków przed naszą erą służył on do przetransportu wojsk poprzez morze w działaniach, które możemy porównać również do współczesnych działań morsko-desantowych. Liczne przykłady tego dsły nam w starożytności wojny perskie, greckie i rzymskie. Późniejsze wieki dostarczają przykładów ekspansji militarnej oraz rozwoju ekonomicznego i mocarstwowego państw morskich /położonych nad morzami/, dysponujących naturalnie odpowiednią, silną flotą morską, wojenną i handlową. Wystarczy tu wspomnieć dsnych Wikingów, a później Hiszpanię, Anglię czy nawet Holandię. Ostatnie dziesiątki lat, a zwłaszcza dwie wojny światowe, świadczą najdobitniej o ogromnej roli jaką odegrał transport morski i dokonywane nim przewozy wojskowe. Przetransportowane nim zostały miliony ludzi oraz olbrzymie ilości sprzętu wojskowego i środków zaopatrzenia z jednych kontynentów na drugie /np. z Ameryki do Europy, Azji i Afryki oraz z Europy do Afryki i Azji/ z jednych krajów do drugich, jak też i ogromne ilości statków, biorąca udział w tych przewozach. Niezastąpioną też rolę odegrał on w morskich operacjach desantowych, które nieraz w decydującym stopniu wpływały na przebieg kampanii na określonych teatrach działań wojennych.

Wydaje się że w przyszłości, dopóki nie będzie odpowiedniego, o dużych możliwościach przewozowych i dogodnych właściwościach eksploatacyjno-technicznych transportu powietrznego, dopóty transport morski, zwłaszcza dla określonych państw i na określonych kierunkach /teatrach/ strategicznych i operacyjnych, będzie odgrywał pierwszorzędną rolę w przewozach wojskowych, podobnie jak obecnie, w czasie pokoju, decydującą rolę odgrywa w przewozach handlowych.

## I. ŚRODKI TRANSPORTU MORSKIEGO I ZASADY ICH WYKORZYSTANIA W PRZEWÓZACH WOJSKOWYCH

Środki transportu morskiego budowane są w ściśle określonych celach, w oparciu o założenia ekonomiczne /jak np. statki floty handlowej/, dla których mają służyć

jako narzędzia produkcyjne, względnie stosowanie do założeń militarnych - jak np. okręty, barki, czy kutry desantowe, a nawet i częściowo niektóre statki transportowe. Dlatego też przesłanki ekonomiczne i potrzeby przewozowe oraz w pewnej mierze i względy wojskowe decydują o typach i rodzajach statków, a zwłaszcza o rodzajach okrętów transportowych. Świadczą o tym np. przykłady z drugiej wojny światowej, w czasie której walczące państwa, zwłaszcza USA, zbudowały dużą ilość statków jednolitego typu tzw. "standardowych", aby dostarczyć potrzebną ilość tonażu dla przewozu olbrzymich ilości ludzi, materiału wojennego i żywności na tereny działań wojennych i do państw koalicji walczących przeciwko Niemcom i ich sprzymierzeńcom. Inny przykład - to zbudowanie przez USA i Anglię wielkiej ilości okrętów i barek desantowych potrzebnych w prowadzonych przez te państwa operacjach desantowych /np. inwazja na Europę/.

Kryteria dla podziału statków floty handlowej na poszczególne rodzaje przyjmuje się różne : mogą być więc statki dzielone wg przeznaczenia eksploatacyjnego /na transportowe, techniczne, pomocnicze/ oraz wg rodzajów przewozów /na pasażerskie, pasażersko-towarowe i na towarowe/. Dalej znów towarowe dzielą się wg przystosowania do przewozów poszczególnych ładunków na: drobnicowe, zbiornikowce, rudo-zbiornikowce, rudowce, węglowce, drewnowce, statki chłodnicze, do przewozu zboża, prony kolejowe itd. Można powiedzieć, że każdy z wymienionych typów statków charakteryzuje się różnym stopniem przydatności do przewozów wojskowych. Np. z dużym powodzeniem mogą być wykorzystywane do przewozów wojsk statki pasażerskie.

Tak np. w II wojnie statki angielskie "Queen Elizabeth" i "Queen Mary", po odpowiednim przystosowaniu były załadowywane poważną ilością wojsk i środków materiałowych /pierwszy nieścił - 11.027, a drugi - 10.595 żołnierzy/. Obecnie również flotę handlową przygotowuje się do órzewozów wojskowych. W USA np. wodowano w 1952 r. jeden z największych współczesnych statków pasażerskich "United States" zbudowany wg wskazań dowództwa wojskowego. Może on zabierać 2.000 pasażerów, a po pewnym przystosowaniu pomieści 14.000 żołnierzy wraz z lekkim sprzętem bojowym i zapasami.

Z pełnym powodzeniem do przewozów wojskowych mogą być też użyte nie tylko duże oceaniczne statki pasażerskie, ale też i małe, wykorzystywane zwykle na liniach kabotażowych /mieszczące sto do kilkuset pasażerów/. Statki te mogą być też po odpowiednim przystosowaniu wykorzystywane jako transportowce sanitarne /do ewakuacji rannych/.

Również dla przewozu wojsk i środków zaopatrzenia względnie jako statki szpitalne, mogą być używane statki towarowo - pasażerskie.

Nas, naturalnie oprócz specjalnych okrętów transportowych interesują te, które są najdogodniejsze dla przewozu pododdziałów wojskowych w całości, a więc żołnierzy, sprzętu bojowego i pomocniczego oraz środków zaopatrzenia, jak i innych środków materiałowych. Są to statki towarowe, przystosowane do przewozu różnorodnych ładunków, zwane drobniowcami. Poza tym interesują nas i dlatego, że statki te stanowią obecnie stosunkowo duży procent naszej floty handlowej.

Należy tu jednak zaznaczyć, że w ostatnim okresie, wraz z rozwojem transportu morskiego i budownictwa okrętowego, statki towarowe coraz bardziej przystosowuje się do specyfiki przewożonych ładunków, zwiększając tym samym do maksimum ich przydatność ekaploatacyjną. Proces ten naturalnie nie idzie w parze z interesami wojska.

Równocześnie z tym doskonalony jest typ uniwersalnego statku towarowego - drobniowca, najbardziej przydatnego do przewozów wojskowych. Statki te posiadają zazwyczaj kilka /2 i więcej/ pokładów tworzących pomieszczenia międzypokładowe, w których można pomieścić dużą ilość ludzi, sprzętu i środków materiałowych. Wytrzymałość pokładów obliczona jest na ładowanie ładunków ciężkich, a powierzchnia ich jest dostatecznie wielka dla rozmieszczenia pojazdów kołowych i gąsienicowych o dużych wymiarach. Ładowność /DWT/ tych statków wynosi od kilkuset do kilkunstu tysięcy i więcej ton, a udźwig ich urządzeń przeładunkowych - od kilku /3,5/ do 50, a nawet 80 ton. Można powiedzieć, że najbardziej przydatnymi z tej grupy do przewozów wszystkich rodzajów wojsk są statki o ładowności 5 - 7000 DWT. Na takim statku można

pomieścić każdy niepodzielny pododdział wojskowy /ludzi plus sprzęt bojowy/. Ponadto posiada on odpowiednie urządzenia przeładunkowe. Wykorzystanie statków o większym tonażu jest współcześnie, w warunkach możliwego zastosowania broni jądrowej, co najmniej ryzykowne. Natomiast dla przewozów zaopatrzeniowych bardziej dogodnie, zwłaszcza w naszych warunkach, będą statki o mniejszej /kilkaset ton/, a nawet mniejszej /kilkadziesiąt i kilkanaście ton/ ładowności. Decydując o tym naturalnie warunki zaopatrzenia i potrzeby wojsk oraz wymogi bezpieczeństwa.

Musimy tu jednak podkreślić, że większość naszych statków, które mogłyby - nając na uwadze ich nośność - być użyte do przewozów wojskowych, nie w pełni odpowiada niezbędnym wymaganiom. Do podstawowych, najczęściej spotykanych braków, które utrudniają, albo wręcz uniemożliwiają wykorzystanie takich statków w przewozach wojsk są :

- brak dostatecznej ilości i o odpowiednim udźwignięciu urządzeń przeładunkowych;
- za małe rozmiary luków ładunkowych ;
- za niekie pomieszczenie międzypokładowe.

W krajach, dla których przewozy wojsk, sprzętu i środków zaopatrzenia na zamorskie teatry działań wojennych są nieodzowną koniecznością, konstruowane są specjalne statki transportowe.

Tak np. w USA wprowadzone w 1958 roku do eksploatacji statek "Kometa", przeznaczony do przewozu samochodów i czołgów. Oprócz tego może on też przewozić drobnieć. Charakterystyczne w jego konstrukcji jest to, że mogą na niego ładować się pojazdy własnym chodem, bez użycia dźwigów, do czego służą specjalne otwory w burtach z opuszczonymi klapami /po dwa otwory w każdej burcie oraz jeden w rufie/. Również wewnątrz, między pokładami, posiada on połączenia umożliwiające rozmieszczenie sprzętu na wszystkich pokładach. W razie konieczności dokonywania przeładunków w miejscach nie posiadających odpowiednich nabrzeży, załadowywanie lub wyładowywanie sprzętu może być przeprowadzane najpierw na barki, a następnie na brzeg lub statek. W doświadczalnych ćwiczeniach zdołano na ten statek załadować 400 samochodów w ciągu 8 godzin, a

następnie wyładować je w czasie 2 razy krótszym /4 godziny/.

Tak więc zmniejszająca się przydatność zwykłych statków transportowych /wskutek coraz większej ich specjalizacji/ do przewożenia współczesnego sprzętu bojowego prowadzi do budowy specjalnych statków dla wojsk. Naturalnie istotną rolę w budowie specjalnych morskich środków transportowych odegrają i warunki operacyjne i taktyczno-techniczne użycia tych środków. Takimi specjalnymi jednostkami transportu morskiego są okręty, barki i kutry desantowe przeznaczone do przewożenia wojsk, szczególnie żołnierzy i sprzętu bojowego. Są one przeznaczone do transportu wojsk w specjalnych działaniach bojowych - w desantach morskich i w określonych warunkach, a więc na niewielkich akwenach morskich względnie na małych odległościach, kiedy zachodzi konieczność załadunku wojsk bezpośrednio na brzeg nieprzygotowanym /na plaży/, a zwłaszcza wyładunku ich w takich warunkach. Okręty te, na się rozumieć, mogą służyć również do przewożenia środków materiałowych i sprzętu na brzeg ze statków transportowych rozładowywanych na morzu /na rodzio/ w sytuacji, kiedy nie ma możliwości rozładowywania ich przy brzegu. Współczesne okręty desantowe charakteryzują się następującymi danymi techniczno-eksploatacyjnymi :

- wyporność : od około 500 BRT /mały okręt desantowy - ODM/ do ponad 1200 BRT /duży okręt desantowy - ODD/;
- długość : od trzydziestu kilku metrów /ODM/ do siedemdziesięciu kilku metrów /ODD/;
- szerokość : od kilku metrów ODM/ do kilkunastu metrów ODD/;
- szybkość : w granicach kilkunastu - dwadzieścia węzłów;
- ładowność : od 3 do 7 czołgów albo od 5 do 13 samochodów ciężarowych oraz od kilkudziesięciu do stu kilkudziesięciu, a nawet <sup>do</sup> kilkuset żołnierzy.

## II. ZASADY ORGANIZACJI WOJSKOWYCH PRZEWOZÓW MORSKICH

Morskie przewozy wojskowe są to przewozy oddziałów, pododdziałów i urzędów wojskowych, grup żołnierzy oraz ładunków wojskowych, jak również holowanie obiektów wojskowych /np. specjalnych urzędów czy okrętów/. Przewozy te, w zależności od ich charakteru i przeznaczenia możemy podzielić na :

- operacyjne, tj. przewozy jednostek wojskowych dla wykonania przez nie zadań bojowych /w czasie pokoju - na ćwiczenia, obczy itp./;
- mobilizacyjne, tj. przewozy ludzi, sprzętu, środków zaopatrzenia i innych ładunków przeznaczonych na ukończenie i wyposażenie jednostek w czasie mobilizacji /w naszych warunkach mało prawdopodobne/;
- zaopatrzeniowe, tj. przewozy sprzętu, środków materiałowych i innych ładunków przeznaczonych na zaopatrywanie wojsk ;
- evakuacyjno-medyczne, tj. przewozy rannych i chorych żołnierzy /mogą one być wykonywane specjalnymi statkami sanitarnymi lub innymi środkami transportu morskiego/;
- evakuacyjno-materiałowe, tj. przewozy uszkodzonego sprzętu wojskowego, zbędnego wyposażenia itp.

Pod pojęciem "organizacja morskich przewozów" należy rozumieć całość przedsięwzięć mających na celu przygotowanie i wykonanie tych przewozów od momentu otrzymania zadania do czasu zakończenia wyładunku, przedsięwzięć przeprowadzonych przez dysponenta transportu morskiego /w naszym wypadku Oddział IV Marynarki Wojennej/, przez podległy mu aparat /wojskowych komendantów portów, komendantów punktów przeładunkowych itd./, przez przewoźne wojska lub dowództwa organizujące przewóz i wreszcie przez samych dowódców /kapitanów/ statków lub okrętów.

Proces ten obejmuje :

- opracowanie planów przewozów i doprowadzenie ich do wykonawczych organów komunikacji wojskowej ;
- przydzielenie środków transportu morskiego ;
- wybór i przygotowanie portów lub rejonów /punktów/ przeładunkowych ;

- organizację załadunku i wyładunku wojsk, sprzętu i innych ładunków /w tym i planowanie tych czynności/;
- zabezpieczenie bojowe, materiałowe, medyczne i polityczne eszelonów i transportów.

Planowanie morskich przewozów wojskowych, jak i każdych innych przewozów, ma za zadanie określenie najbardziej odpowiednich sposobów ich wykonania w nakazanym terminie dla zachowania gotowości bojowej przewożonych wojsk oraz całości i zdatności do natychmiastowego wykorzystania sprzętu i środków materiałowych. Rozpoczyna się ono od zapoznania się przez organizatora przewozów /Oddział KM Mar.Woj./ z zadaniem przewozowym postawionym mu przez odpowiedni /kompetentny/ organ zwierzchni oraz z innymi wyjściowymi dokumentami do planowania, jak np. zapotrzebowaniami wojsk /odpowiednich organów wojskowych/ na przewóz oraz z opisami punktów załadunku, środków transportu morskiego, sprzętu wojskowego, który ma być przewożony itp.

Zadanie na wykonanie przewozu, które służy organizatorowi przewozów za podstawę do opracowania planu przewozu transportem morskim /wydawane w formie rozkazu lub zarządzenia pisemnego albo ustnego/ powinno zawierać :

- nazwę jednostki wojskowej /ZT, oddziału, pododdziału/ albo określenie ładunków, które mają być przewiezione;
- ilość stanu osobowego, sprzętu bojowego, transportu, środków materiałowych ;
- rejony rozmieszczenia /wyczekiwania/ wojsk /znajdowania się ładunków/, które mają być przewiezione ;
- punkty /rejon/ przeznaczenia przewożonych wojsk /ładunków/;
- czas gotowości wojsk /ładunków/ do załadunku;
- termin zakończenia przewozu oraz w razie potrzeby, kolejność i szybkość przejścia statków na morzu.

Po zapoznaniu się z tymi dokumentami szefostwo komunikacji wojskowej marynarki wojennej sporządza szczegółowy plan przewozów transportem morskim, w którym ujmuje całość przedsięwzięć związanych z załadunkiem, przejściem morzem i rozładunkiem. Plany szczegółowe wykonuje się oddzielnie dla przewozów operacyjnych i zapotrzebiowych.

Załącznikami do planów szczegółowych są wykresy przewozów oraz tabele załadunku poszczególnych oddziałów/pododdziałów. Wyciągi z planów przewozowych wraz z odpowiednimi zarządzeniami przekazywane są wojowym komendantom portów lub komendantom rejonów /punktów/ przeładunkowych /względnie odpowiednim pracownikom organu komunikacji wojskowej/ w zakresie ich dotyczącym. Ci wspólnie z przedstawicielami przewożonych wojsk /dowódcami eszelonów, transporterów/ i przedstawicielami zarządów portów /w razie potrzeby/ opracowują plany oraz organizują załadunek /wyładunek/ wojsk, sprzętu i środków materiałowych.

Oddziały wojskowe, sprzęt bojowy i środki materiałowe dla przewozu transportem morskim dzieli się i organizuje w eszelony lub w transporty, ustalając zarazem potrzebną ilość statków /okrętów/ dla przewiezienia konkretnej jednostki wojskowej czy parku sprzętu albo zaopatrzenia. Następnym więc etapem planowania jest opracowanie planów załadunku eszelonów /transportów/ i planów ładunkowych. Plany te sporządzone są przez wojskowego komendanta portu lub komendanta punktu załadunku /względnie odpowiedniego przedstawiciela służby komunikacji wojskowej/ wraz z dowódcami eszelonów /transportów/ i delegatem zarządu portu.

Załadunek eszelonu /transportu/ na statek albo okręt przeprowadza się ściśle wg ustalonego planu. Z reguły zaczyna się on od załadunku środków materiałowych i ciężkiego sprzętu bojowego, a kończy się zakreśtowaniem ludzi. Przy tym w pierwszej kolejności załadunku się ładownie, w następnej pomieszczenia międzypokładowe /twindeki/, a w końcu pokład główny statku.

Rozładunek natomiast dokonywany jest w odwrotnej kolejności jak załadunek. Przeładunek sprzętu i innych ładunków powinien być przeprowadzany przez wszystkie luki statku jednocześnie. Dokonywany jest on dźwigami /boomami/ statków portowymi <sup>albo</sup> brzegowymi lub pływającymi /względnie nawet ręcznie/. Do przeładunków pojazdów mechanicznych mogą być używane pomosty ładunkowe, po których wozy mogą same wjeżdżać.

Załadunek /wyładunek/ eszelonu czy transportu rozpoczyna się na rozkaz jego dowódcy, po uprzednim otrzymaniu na to zezwolenia od komendanta punktu załadunku

/wyładowania/ lub wojskowego komendanta portu. Przeładunkami sprzętu bojowego i innych ładunków poszczególnych pododdziałów eszelonu kierują bezpośrednio dowódcy tych pododdziałów.

Zakładowanie albo wyładowanie wojsk i ładunków może być przeprowadzane w portach, a więc w warunkach z zasady dogodnych oraz na redach i na nieprzygotowanym brzegu morskim; w tym drugim wypadku warunki przeładunku będą bardziej skomplikowane i znacznie trudniejsze. Organizacja prac zakładowczy<sup>ck</sup> i wyładowczych na redach i bezpośrednio na wybrzeżu należy w dużej mierze od warunków hydrometeorologicznych oraz wymaga odpowiedniej ilości redowych środków transportowych, stałych i pływających pomostów przeładunkowych oraz dużej ilości innego sprzętu przeładunkowego. Ponadto ładowanie sprzętu bojowego i środków materiałowych poza portami, tj. tam gdzie nie ma brygad przeładunkowych, wymaga zorganizowania takich brygad z przewożonych wojsk lub z jednostek organizujących punkty za i wyładunkowe.

Przygotowanie portów handlowych do przewozów wojskowych polegać będzie przede wszystkim na wybrzeżu na terenie portu /przystani/ odpowiednich punktów przeładunkowych i ewentualnie na dobudowaniu dodatkowych pirsów, uzbrojenia niektórych nabrzeży i ich przygotowania do postoju i prac wyładowczych dużych statków, barek, okrętów, desantowych i innych środków redowych dowożących sprzęt bojowy i inne ładunki do statków zakładowczych na redach. W tych celach może zajść potrzeba zbudowania pomostów przeładunkowych, urządzeń cumowniczych, zbiorników paliw płynnych, pomieszczeń sanitarnych itp.

Oprócz punktów przeładunkowych w portach, przygotowywane będą również, w zależności od potrzeb, stałe i tymczasowe punkty przeładunkowe na brzegu nieprzygotowanym. Stałe punkty przeładunkowe będą stanowić jakby rezerwę do zabezpieczenia ciągłości prac przeładunkowych w warunkach sprawnej pracy pobliskich portów. Jeśli natomiast porty te zostaną unieruchomione /zniszczone lub zablokowane/, wówczas ciągłość prac zakładowczych zostaje przeniesiona na punkty przeładunkowe.

Sprawność i tempo prac na punktach przeładunkowych zależą w dużej mierze od ich wyposażenia technicznego, ilości

i jakości środków transportowych i taboru portowego /holowników, pchaczy, dźwigów pływających/. Prace budowlane i inżynierskie w wytypowanych stałych punktach przeładunkowych mogą być wykonane zawczasu, w okresie pokojowym. Natomiast jeśli idzie o tymczasowe punkty przeładunkowe, to aby można je uruchomić w odpowiednim czasie, należy zgromadzić potrzebne rodzaje i ilości materiałów budowlanych a nawet gotowe elementy niezbędne do budowy pomostów przeładunkowych, pirsów, nabrzeży itp.

Przygotowaniem stałych punktów przeładunkowych w dużych portach i na własnym wybrzeżu będą zajmowały się specjalne oddziały odbudowy portów organizowane na bazie istniejących przedsiębiorstw inżyniersko-budowlanych oraz jednostek inżynierskich wojsk OFK. Organizacją zaś tymczasowych punktów przeładunkowych zajmie się flotylla obrony wybrzeża w strefach swej odpowiedzialności.

Porty, stałe punkty przeładunkowe organizowane na wybrzeżu, jak i środki taboru pomocniczego /redowego/ i portowego, redy wyczekiwania, redy przeładunkowe oraz przybrzeżne tory wodne i morskie linie komunikacyjne będą tworzyć na całym wybrzeżu morskim tzw. rejony przeładunkowe. Pracą ich będą kierować komendanci podporządkowani szefowi służby komunikacji marynarki wojennej.

Również w działającym na kierunku nadmorskim Frontie może być organizowany morski rejon przeładunkowy dla wyładunku środków zaopatrzenia materiałowego i technicznego, dowożonego do wojsk Frontu transportem morskim, jak i dla załadunku rannych żołnierzy, uszkodzonego sprzętu czy innych ładunków ewakuacyjnych do tyłu. Naturalnie, że te przeładunki mogą być przeprowadzone tylko w organizowanych tymczasowych punktach przeładunkowych, tak że organizacja rejonu przeładunkowego zależać będzie w zasadzie od ilości ładunków dostarczanych dla Frontu drogą morską. Przewozami transportem morskim na rzecz Frontu kierować będzie szef komunikacji wojskowej marynarki wojennej na podstawie zadań planowanych przez kwatermistrzostwo Frontu.

W wojskowych przewozach morskich istotną, a nieraz nawet decydującą rolę odgrywa wszechstronne zabezpieczenie ich, a zwłaszcza zabezpieczenie bojowe. Zabezpieczenie to ma na celu uchronienie wojsk i przewożonych ładunków, a więc eszelonów i transportów wojskowych od niespodziewanego napału nieprzyjaciela, a tym samym umożliwienie im przybycia w określonych terminach i bez strat do wyznaczonych rejonów ładowania.

Organizowane jest ono przez organa /dowództwa/ organizujące przewozy, jak i przez przewożone jednostki. Zabezpieczenie bojowe wojskowych przewozów morskich obejmuje :

- organizację wszystkich rodzajów rozpoznania i obserwację;
- obronę przed bronią masowego rażenia, obronę przeciwlotniczą, przeciwninową oraz przeciw okrętom nawodnym i podwodnym przeciwnika ;
- maskowanie obiektów transportu morskiego, morskich linii komunikacyjnych /w tym szczególnie punktów przeładunkowych/, prac przeładunkowych oraz przewożonych wojsk i ładunków;
- uzbrojenie statków transportowych.

Plan zabezpieczenia bojowego wojskowych przewozów morskich na czas przejścia statków morzem opracowywany jest przez sztab marynarki wojennej i uzgadniany z dowództwem organizującym przewozy. Sama organizacja bojowego zabezpieczenia przewożonych wojsk i ładunków w czasie przejścia morzem należy : do dowódcy konwoju - jeśli statki płyną w składzie konwoju, względnie do dowódcy eszelonu czy transportu - w wypadku samodzielnego przejścia statków. Ilość statków transportowych w składzie konwoju zależy będzie od sytuacji operacyjnej na morzu /w danym rejonie/, jak również od ilości okrętów bojowych będących w dyspozycji dowództwa marynarki wojennej. Konwojowanie prowadzone może być na całej drodze lub na najbardziej niebezpiecznych odcinkach. Oprócz okrętów wojennych może być do ochrony statków transportowych użyte również lotnictwo myśliwskie.

Materiałowe zabezpieczenie wojsk przewożonych transportem morskim obejmuje zaopatrywanie stanu osobowego w żywność,

w gorącą strawę i w wodę oraz w wyposażenie pomieszczeń okrętowych w opaź i materiały oświetleniowe. Należy zaznaczyć, że żywienie żołnierzy gorącą strawą podczas przewozów organizuje się w zasadzie wówczas, jeśli czas trwania przejazdu przekracza 18 godzin.

Medyczne zabezpieczenie wojsk w czasie ich przewozu środkami transportu morskiego polega na udzieleniu rannym i chorym niezbędnej pomocy medycznej, na przeprowadzaniu zabiegów sanitarnych i przeciwepidemicznych oraz w razie potrzeby, ewakuacji ich na odpowiedni statek czy do właściwego punktu ewakuacyjnego /lecznicznego/.

Udział w zabezpieczeniu medycznym przewożonych wojsk biorą: służba medyczna eszelonu /transportu/, służba medyczna statku /o ile jest/ oraz wojskowe i cywilne placówki służby zdrowia rozmieszczone w rejonach /portach, punktach/ załadunku i wyładunku.

Stan osobowy przewożonych pododdziałów powinien przejść niezbędne zabiegi sanitarno-profilaktyczne jeszcze przed zaokrętowaniem. W czasie drogi chorych i rannych umieszcza się w lazaretach statków lub w specjalnie na ten cel wydzielonych pomieszczeniach. W razie potrzeby dla zakaźnie chorych wyznacza się izolatory; robi się to zawsze wtedy, jeśli przejście morzem ma trwać ponad trzy doby. W razie wykrycia masowych zachorowań zakaźnych lub chociażby jednego wypadku cholery, dżumy czy ospy, cały stan osobowy eszelonu /transportu/ powinien być wyładowany i poddany kwarantannie.

### Z a k o ń c z e n i e

Wykorzystanie transportu morskiego do przewozów wojskowych jest w naszych warunkach w zasadzie ograniczone rozmiarami zamknięte go akwenu Morza Bałtyckiego. Nie mniej jednak podczas działań wojak Frontu na nadmorskim kierunku operacyjnym transport morski może mieć znaczny udział w przewozach, zwłaszcza zaopatrzeniowych oraz w przewozach wojsk i sprzętu bojowego w ramach operacji

desantowej. Wykorzystanie środków transportu morskiego do zaopatrywania wojsk wiąże się ściśle z zapewnieniem ciągłości i sprawności przewozów dla wojsk działających wzdłuż wybrzeża i dla wojsk opasujących wyspy położone w zachodniej części Bałtyku.

Do wojskowych przewozów morskich /operacyjnych, zaopatrzeniowych i ewakuacyjnych/ wykorzystywane mogą być, oprócz okrętów marynarki wojennej, statki handlowe Ministerstwa Żeglugi, o różnej ładowności. Naturalnie ~~istotne~~ znaczenie w przewozach na rzecz wojsk Frontu ma tonaż tych statków transportowych, które w chwili wybuchu wojny będą znajdować się w kraju /u portach macierzystych/ lub na wodach Morza Bałtyckiego. Przyjmuje się, że może to być około 25% stanu naszej floty handlowej, a więc około 50-60 statków wg obecnego naszego stanu posiadania/. Ponadto mogą też zostać zarekwirowane i po pewnym czasie /okresie zapoznaczym/ użyte do przewozów statki nieprzyjacielskie.

OPRACOWAŁ :

plk L I T W A

Wydrukowano w 25 egz.

Egz. nr 1-25 B.T.

Wyk. plk Litwa

Druk. Cz. B.

Nr ks. 02701/WV